Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6434**

17. Wahlperiode 05. 07. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Petra Sitte, Agnes Alpers, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/6211 –

Regierungsprogramm Elektromobilität

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 16. Mai 2011 hat die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) ihren zweiten Bericht an die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel übergeben. Im Bericht werden umfangreiche Unterstützungsleistungen in Form von Finanzmitteln, Rahmensetzungen sowie Koordinationsleistungen verlangt, wenn das Ziel von 1 Million Elektroautos auf deutschen Straßen bis 2020 erreicht werden soll. Insgesamt summieren sich die geforderten Finanzleistungen auf etwa 4 Mrd. Euro bis 2014. Die Automobilindustrie will nach Aussagen des Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) 10 bis 12 Mrd. Euro beisteuern. Kämen diese Unterstützungsmaßnahmen nicht zu Stande, sei lediglich ein Bestand von 450 000 Elektrofahrzeugen bis zum Ende der Dekade zu erreichen, so der Bericht.

Nach Übergabe des Berichts übten die wenigen zivilgesellschaftlichen Mitglieder der Plattform harte Kritik an deren interner Arbeitsweise. Die Industrie hätte lediglich ihre eigenen Subventionsforderungen nach intransparenten Modellen berechnet. Ein Einbezug von Verkehrs-, Verbraucherschutz- oder Umweltschutzgesichtspunkten habe keine Rolle gespielt. Die wenigen Vertreter der entsprechenden Verbände in der NPE seien nicht gehört, ihre Änderungswünsche verworfen worden.

Die Bundesregierung hat am 18. Mai 2011 in Reaktion auf den Bericht der NPE ein „Regierungsprogramm Elektromobilität“ beschlossen. Darin wird vor allem eine zusätzliche Förderung von Forschung und Entwicklung angekündigt, aber auch finanzielle Unterstützungsleistungen beim Kauf von Elektroautos für die Zukunft nicht ausgeschlossen. Zudem sollen ordnungsrechtliche Hindernisse bei der Marktdurchsetzung von E-Fahrzeugen abgebaut werden. Obwohl intermodale Verkehrskonzeptionen und das Zusammenspiel aus Individual- und Kollektivverkehr im Vorwort ebenso angesprochen werden, wie der große Wachstumsmarkt der Elektrozweiräder und Kleinfahrzeuge, spielen diese Fragen in den politischen Vorhaben der Bundesregierung keine Rolle. Diese konzentrieren sich auf die „Neuerfindung des Autos“ und die für den Batteriebetrieb notwendige Infrastruktur der Energieversorger. Dabei stehen die Exportchancen Deutschlands als möglicher „Leitanbieter“ im

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie vom 30. Juni 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Mittelpunkt. Besonders wird der chinesische Markt avisiert, obwohl der Betrieb eines Batteriefahrzeugs im kohledominierten Strommix deutliche ökologische Nachteile im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen mit sich bringt.

Im Abschlusstext wird darauf verwiesen, dass das Auto vor 125 Jahren in Deutschland erfunden worden sei. Diese Aussage, geltend lediglich für die Jungfernfahrt eines benzinbetriebenen Fahrzeugs, wird von einem großen deutschen Automobilkonzern derzeit in der Public Relations verwendet. Elektrofahrzeuge sind bereits mehr als 50 Jahre früher entwickelt und getestet worden, dampfgetriebene Automobile wurden bereits im 18. Jahrhundert erfunden.

1. Wie viele Mitglieder hat die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE)?

Die NPE hat 147 Mitglieder.

2. Wie viele stammen jeweils aus
   a) Unternehmen,
   b) Unternehmensverbänden,
   c) Gewerkschaften,
   d) Wissenschaftseinrichtungen und Hochschulen,
   e) Verwaltungen/öffentlichen Körperschaften,
   f) Nichtregierungsverbänden und zivilgesellschaftlichen Organisationen?

Die Mitgliederlisten der NPE sind auf den Internetseiten der beiden federführenden Ressorts Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie der teilnehmenden Ressorts Bundesministerium für Bildung und Forschung und Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) öffentlich zugänglich.

3. Wer hat über die Zusammensetzung der NPE nach welchen Kriterien entschieden?

Die Zusammensetzung des Teilnehmerkreises der NPE hat ihre allgemeine Grundlage im Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung. Die konkrete Zusammensetzung mit der Zielsetzung einer ausgewogenen Teilnehmerschaft wurde von der Bundesregierung in Absprache mit Vertretern der beteiligten Branchen und der Zivilgesellschaft entschieden. Die Verteilung der Experten aus Industrie, Wissenschaft, Politik, Gewerkschaften und Zivilgesellschaft auf die sieben aufgabenbezogenen Arbeitsgruppen orientiert sich dabei an der jeweiligen Aufgabenstellung der Arbeitsgruppe.

4. Welche Mittel hat die NPE für ihre Arbeit aus Bundesmitteln erhalten, und wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundesregierung waren an der bisherigen Arbeit der NPE und der Gemeinsamen Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung (GGEMO) beteiligt?

Die NPE hat keine Bundesmittel erhalten.

In der GGEMO arbeiten sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den vier beteiligten Ressorts.

5. Welche Firmen sind an der Stabsstelle der NPE beteiligt?

Die Strukturen der NPE enthalten keine Stabsstelle.

6. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung einen verkürzten Begriff der Elektromobilität verwendet und die Arbeit der NPE auf elektrisch betriebene Pkw reduziert?

Die Bundesregierung orientiert sich bei ihrer Tätigkeit an den Begrifflichkeiten, die in dem im August 2009 verabschiedeten Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung niedergelegt sind. Dieser erstreckt sich nicht nur auf Pkws, sondern auch auf Nutzfahrzeuge, Zweiräder und Leichtfahrzeuge. Dies spiegelt sich auch in den F&E-Aktivitäten der Bundesregierung wider.

7. Aus welchem Grund wurde die Arbeit der NPE nicht auf die Entwicklung klimaschonender Mobilitätsmodelle und innovativer Konzepte insgesamt (etwa die regenerative Produktion von Gas, von Wasserstoff, die Brennstoffzelle, Leichtbaukonzepte oder regenerative Kraftstoffe) konzipiert, von denen viele bereits staatlich gefördert werden?

Wie im bereits zitierten Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung erläutert, sind Elektromobilität und andere innovative Mobilitätsmodelle sich ergänzende, komplementäre Pfade. Die Bundesregierung unterstützt und begleitet jeden dieser Pfade, z. B. Brennstoffzellenfahrzeuge im Rahmen des nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie, die Nutzung von Biokraftstoffen und die Förderung von Erdgasfahrzeugen in der neuen Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung.

8. Plant die Bundesregierung, der Empfehlung der NPE zu folgen und deren Arbeit fortzusetzen?

   Wenn ja, soll dies in der gleichen Zusammensetzung erfolgen?

Die Bundesregierung begrüßt die Empfehlung im Zweiten Bericht der NPE, diese als Dialogforum zu erhalten und ihre Strukturen zu optimieren. Die bisherige Zusammensetzung hat sich bewährt und wird daher beibehalten.

9. Welche Marktanteile haben derzeit elektrisch angetriebene bzw. unterstützte Fahrzeuge (einschließlich Pedelecs und anderer Hybridantriebe) am deutschen Absatz der motorisierten Fahrzeuge insgesamt, bezogen auf die Fahrzeugklassen

   a) Zweiräder, die ohne Motorradführerschein A betrieben werden können,

Eine Statistik der Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen nach Kraftstoffarten bzw. Energiequellen wird beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) nicht geführt.

   b) andere Kraftfahrzeuge bis zu 11 kW Antriebsleistung (bzw. mit Führerschein der Klasse S, A1, M zu betreiben),

Diese Fahrzeuge werden in der amtlichen Statistik ohne besondere Unterscheidung in der Fahrzeugklasse „Krafträder“ ausgewiesen.

   c) sämtliche übrigen Kraftfahrzeuge (d. h. mit höherer Leistung),

   d) in der Summe der drei vorstehenden Fahrzeugklassen?

Eine Verknüpfung zwischen Hersteller und Antriebsart/Kraftstoffart wird bei den Erhebungen des KBA nicht vorgenommen. Marktanteile lassen sich ledig-

lich nach Bestand an Kraftfahrzeugen am 1. Januar 2011 und nach Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen 2010 ableiten.

Bestand an Kraftfahrzeugen am 1. Juni 2011

	Krafträder	Pkw	Busse	Lkw	Zugmasch.	Sonstige
Gesamt	3.827.894	42.301.563	76.463	2.441.377	1.991.099	263.735
Elektro/Hybr.	1.857	39.563	181	1.228	272	260
Anteil in %	0,048	0,093	0,236	0,05	0,013	0,098

Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen 2010

	Krafträder	Pkw	Busse	Lkw	Zugmasch.	Sonstige
Gesamt	138.878	2.916.260	5.219	236.388	64.869	12.613
Elektro/Hybr.	562	11.202	48	1.630	24	6
Anteil in %	0,4	0,38	0,91	0,68	0,04	0,05

10. Wie sind diese genannten Produktgruppen der Elektromobilität in der NPE vertreten, und wie werden bzw. wurden deren Interessen bei der Erstellung der Konzepte der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität einbezogen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

11. Welche Fördermittel des Bundes haben die deutschen Marktführer der drei genannten Fahrzeugklassen in den letzten drei Jahren für ihre Aktivitäten im Bereich Elektromobilität erhalten?

Aus den in der Antwort zu Frage 9 genannten Gründen liegen keine auf die drei Fahrzeugklassen aufgeschlüsselten Daten zur Marktführerschaft vor.

12. Welche deutschen Kraftfahrzeughersteller haben im Rahmen des Konjunkturpakets bisher welche Fördermittel erhalten (einschließlich Fördermittel an verbundene Gesellschaften oder für rechtlich unabhängige Demonstrationsprojekte)?

Folgende Zuwendungen an Kraftfahrzeughersteller sind im Rahmen des Konjunkturpaketes II bewilligt worden:

Zuwendungsempfänger	Höhe der Zuwendung in Euro
Adam Opel AG	796 642,40
AUDI AG/Audi Electronics Venture GmbH	4 064 443,00
Bayerische Motoren Werke AG	26 833 504,62
Daimler AG/ Mercedes-Benz Leasing GmbH/ EvoBus GmbH/Deutsche Accumotive GmbH & Co. KG	63 893 461,85
EcoCraft Automotive GmbH	51 309,00
FAUN Umwelttechnik GmbH & Co. KG	1 803 335,00
Ford-Werke GmbH	4 664 301,00
Gottwald Port Technology GmbH	474 833,00
H2O e-mobile GmbH	338 686,00
John Deere Werke Mannheim, Zweigniederlassung der Deere & Company	592 694,11
MAN Truck & Bus AG	2 335 404,90
Max Holder GmbH	128 328,00
RUF Automobile GmbH	1 310 422,00
Storck Bicycle GmbH	220 475,00
VOLKSWAGEN AG	17 619 757,19

Verbundene Unternehmen sind berücksichtigt worden, soweit dies in der Kürze der Zeit möglich war.

13. Trifft es zu, dass der Hersteller Porsche knapp 2,9 Mio. Euro öffentliche Fördermittel für den Aufbau von drei batteriebetriebenen Sportwagen bekommen hat?

    Aus welchem Haushaltstitel wurde diese Förderung bestritten, und welchem Zweck diente diese?

Das Projekt „Porsche E-Boxster“ hat einen Bewilligungsbescheid i. H. v. 2 882 832 Euro erhalten. Die Fördermittel werden aus Kapitel 12 02, Titel 682 61 bestritten. Bisher sind rund 1,9 Mio. Euro abgerufen worden.

Gesamtziel des Projektes ist die Schaffung der Know-how-Basis in den Bereichen Kundenanforderungen und Technik für die Entwicklung marktfähiger Elektrofahrzeuge im Premiumsegment und Einbindung in die neue Infrastruktur. Theoretisch erarbeitetes Know-how soll durch reale Tests abgesichert werden. Hochtechnologische Weiterentwicklungen kommen oft aus dem Motorsport oder dem Premiumbereich, so dass sich daraus Innovationsschübe für die gesamte Anwendungsbreite entwickeln können.

Ein weiteres Moment ist die Steigerung von Nutzerakzeptanz und Sichtbarkeit. Der Nachweis der Alltagstauglichkeit bei einem Hersteller wie Porsche hat eine nicht zu unterschätzende Signalwirkung auf andere Hersteller und Kundengruppen.

14. Ist es richtig, dass der Hersteller BMW etwa 1 Mio. Euro für das Projekt „Elektro-Faltrad“ bekommen hat, obwohl es diese Fahrräder bereits seit Jahren auf dem Markt gibt?

    Aus welchem Haushaltstitel wurde diese Förderung bestritten, und welchem Zweck diente diese?

BMW hat bisher 361 000 Euro für die Entwicklung eines mitgeführten Elektro-Faltrades erhalten. Der Gesamtförderbetrag könnte ca. 1,04 Mio. Euro erreichen und wird aus Mitteln des Konjunkturpakets II finanziert (Kapitel 60 91, Titel 683 61). Bislang auf dem Markt erhältliche Elektro-Faltrad-Modelle eignen sich nicht für die Erreichung des Projektziels einer integrierten Lösung rein elektrogetriebener Fahrzeuge zur Schließung der elektrischen Mobilitätskette per ständiger Mitführung eines Elektrofahrrades im Pkw. Unterschiede zu am Markt bereits erhältlichen Elektro-Falträdern:

- andere elektrische Antriebseinheit,
- besonders einfache Handhabbarkeit (spezieller Faltmechanismus),
- durchgehende informationstechnische Vernetzung zwischen Fahrzeug und Rad (z. B. Übertragung von Navigationsdaten aus dem Fahrzeug auf das Fahrrad),
- Laden des Fahrrads im Pkw.

Zur Demonstration des im Vorhaben beschriebenen Konzeptes einer intermodalen Lösung ist eine vollkommen neue Entwicklung sowohl hinsichtlich der Fahrradmechanik als auch der auf den betreffenden Elektro-Pkw abgestimmten elektrischen Peripherie notwendig.

15. Ist es richtig, dass parallel zwei nicht verknüpfte Förderprogramme zur Umrüstung von Bussen auf Hybridantrieb in zwei Bundesministerien laufen, von denen eines die Umrüstung ohne Rußpartikelfilter vorsieht?

    Aus welchen Haushaltstiteln wurde diese Förderung bestritten, und welchem Zweck diente diese?

Die Förderung von Hybridbussen wird vom BMU und vom BMVBS abgestimmt aus Mitteln des Konjunkturpakets II (Kapitel 60 91, Titel 891 61 und Kapitel 60 91, Titel 683 61) finanziert.

Mit dem Förderprogramm „Hybridbusse für einen umweltfreundlichen ÖPNV“ unterstützt das BMU die breite Markteinführung von kommerziell erhältlichen Hybridbussen im öffentlichen Personennahverkehr.

Fördervoraussetzung ist dabei, dass die Hybridbusse eine Effizienzverbesserung von mindestens 20 Prozent gegenüber konventionellen Bussen desselben Herstellers auf einem Rollenprüfstand nachweisen. Zudem müssen die Busse den europäischen Abgasstandard EEV einhalten und zusätzlich mit einem geschlossenen Partikelfilter ausgestattet sein. Schließlich müssen die gültigen EU-Lärmgrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge unterschritten und Maßnahmen zur Reduzierung des Innenraumlärms ergriffen werden. Im Rahmen des Programms des BMU werden drei Vorhaben mit insgesamt 50 Hybridbussen in zwölf Verkehrbetrieben in Sachsen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein mit 8,7 Mio. Euro gefördert.

Das BMVBS fördert hingegen in den Modellregionen die F&E neuer Hybridbustechnologien sowie die Begleitforschung zum Nachweis der Alltagstauglichkeit und der Energieeinsparpotenziale. Im Fokus steht die Integration neuer Hybridtechnologien, u. a. serieller Hybride mit der Möglichkeit reiner Elektrofahrfähigkeit im Streckenbetrieb. Bei der Prüfung der Anträge wird darauf geachtet, dass die geförderten Busse eine deutliche Emissionsreduzierung gegenüber dem Stand der Technik bieten.

In dem Programm des BMU und in den Projekten des BMVBS wird nicht die Beschaffung der Busse gefördert. Lediglich die Abschreibung der Mehrkosten gegenüber einem vergleichbaren konventionellen Dieselbus wird entsprechend dem Gemeinschaftsrahmen bezuschusst.

Die Partner der Hybridbusprojekte (Busbetreiber, Bushersteller, Komponentenhersteller) innerhalb der Modellregionen sind zum Teil ebenfalls in den Hybridbusprojekten des BMU vertreten. Allein aus diesem Grund ist eine teilweise Verknüpfung beider Förderungen gegeben. Zudem wurde die Plattform „Innovative Antriebe Bus“ innerhalb der Modellregionen gegründet, die den stetigen Austausch zwischen den dortigen Projektpartnern gewährleistet.

In der Forschungsphase der BMVBS-Projekte ist in jedem Fall sichergestellt, dass alle gesetzlichen Grenzwerte (z. B. EURO 5 und EEV) eingehalten werden.

16. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse oder Schätzungen angestellt, welcher Anteil des derzeitigen Absatzes von elektrisch angetriebenen bzw. unterstützten Fahrzeugen auf Dienstfahrzeuge bzw. auf privat angeschaffte Fahrzeuge entfällt?

Das KBA hält Statistiken mit der Verknüpfung Antriebsarten/Haltergruppen nicht vor.

17. Sind mit der Ankündigung des Regierungsprogramms, dass zusätzliche „monetäre Maßnahmen“ zur Reduzierung „der im Vergleich zu konven-

tionellen Fahrzeugen höheren Gesamtkosten von Elektrofahrzeugen“ erforderlich sein könnten, auch Kaufprämien oder -zuschüsse umfasst?

18. Welche Bedingungen müssen eintreten, damit die Bundesregierung zusätzliche „monetäre Maßnahmen“ zur Gesamtkostenreduzierung von Elektrofahrzeugen ergreift?

Die Fragen 17 und 18 werden zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung hat im Regierungsprogramm Elektromobilität ein Bündel von Maßnahmen beschlossen, mit deren Hilfe die Markteinführung von Elektrofahrzeugen beschleunigt werden soll. Hierzu gehören auch monetäre Maßnahmen, z. B. Steuervergünstigungen. Es gibt momentan keine Pläne der Bundesregierung, über die im Regierungsprogramm niedergelegten Maßnahmen hinaus zusätzliche monetäre Maßnahmen zu ergreifen.

19. Aus welchem Grund sollen die zusätzlichen Mittel in Höhe von 1 Mrd. Euro für Forschung und Entwicklung „zielgenau auf die Schnittstelle von anwendungsorientierter F&E in Kombination mit Produktionshochlauf“, und damit auf einen Kernbereich unternehmerischer Entwicklungstätigkeit fokussiert werden?

F&E für zukünftige E-Fahrzeuge und Elektromobilitätskonzepte sind wichtig, um Deutschlands Rolle als Leitanbieter auch in Zukunft zu sichern. Die Strategie der Bundesregierung verbindet die Förderung von F&E mit der Umsetzung attraktiver Rahmenbedingungen für Elektrofahrzeuge, um so dass Ziel zu erreichen, Deutschland zum Leitmarkt auszubauen. Vor diesem Hintergrund wird die Bundesregierung die marktorientierte F&E von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen in Deutschland in einem gemeinsamen Programm forcieren, damit F&E zeitgleich mit dem Produktionshochlauf in einem iterativen Prozess beschleunigt vorangetrieben werden kann.

20. Welcher Anteil der Forschungsförderung soll jeweils auf

    a) Batterie und Speicher,

    b) Motoren- und Fahrzeugtechnik,

    c) IKT/Telematik,

    d) Netzintegration,

    e) Verkehrs- und Nutzerforschung

    entfallen?

Die zukünftig auf einzelne Bereiche entfallenden Anteile der Forschungsförderung sind noch nicht festgelegt.

21. Sind konkrete Forschungsprojekte zu den Auswirkungen von Elektroverkehr auf Klima und Umwelt, etwa im Rahmen einer Klimabilanz von Elektrofahrzeugen, vorgesehen?

Einzelne, sich aus dem Regierungsprogramm ergebende Forschungsprojekte stehen momentan noch nicht fest. Die Auswirkungen der Elektromobilität auf die Klima- und Energiebilanz werden jedoch bereits heute u. a. in den Forschungsvorhaben „Flottenversuch Elektromobilität“, UMBReLA und OPTUM des BMU untersucht. Ergebnisse werden ab dem Spätsommer 2011 erwartet und nach Projektende veröffentlicht. Erste Zwischenergebnisse (s. Zeitschrift UMWELT 4/2011) deuten darauf hin, dass die Fahrzeuge einen positiven Bei-

trag leisten. Diese Ergebnisse werden auch durch die Projekte der Umweltbegleitforschung zum Programm Modellregionen Elektromobilität des BMVBS bestätigt. Diese Projekte werten die Betriebsergebnisse von mehreren Hundert Elektrofahrzeugen aus, die in den Modellregionen eingesetzt werden.

22. Welche internationale Resonanz erwartet die Bundesregierung von der Förderung der „Schaufenster“?

Durch Erreichen einer kritischen Größe bei den Schaufenstern verspricht sich die Bundesregierung eine bessere Sichtbarkeit und damit auch eine große internationale Resonanz.

23. In welchem finanziellen Umfang sollen zukünftig „Schaufenster der Elektromobilität“ gefördert werden?

Das Volumen der Förderung für die Schaufenster steht gegenwärtig noch nicht fest.

24. Werden, wenn „die gesamte Wertschöpfungskette der Elektromobilität“ abgebildet werden soll, nur Regionen mit eigener Automobilproduktion eine Förderung im Rahmen „Schaufenster“ erhalten können (bitte mit Begründung)?

Die Bundesregierung beabsichtigt die Durchführung eines offen gestalteten bundesweiten Interessenbekundungsverfahrens. Die Kriterien für die Mittelvergabe und deren Gewichtung werden aktuell erarbeitet.

25. Liegen der Bundesregierung bereits konkrete Evaluierungsergebnisse aus den Modellregionen vor?

Wann wird die Evaluierung der Modellregionen abgeschlossen?

Die Evaluierung läuft zurzeit. Ergebnisse werden im Herbst 2011 vorliegen.

26. Welche Publikationen der Begleitforschung aus den Modellregionen sind der Bundesregierung bekannt?

Während der Projektlaufzeit werden von der Programmgesellschaft NOW aktualisierte Umsetzungsberichte zum Stand der Modellregionen veröffentlicht (April 2010, August 2010, Mai 2011). Nach Ende der Projektlaufzeit und Auswertung ist die Veröffentlichung der Projektergebnisse vorgesehen.

27. Soll die Förderung der „Schaufenster“ vor einer breiten und wissenschaftlichen Evaluierung der Ergebnisse aus den Modellregionen starten (bitte mit Begründung)?

Zum Zeitpunkt der Förderung wird die Bundesregierung auf Ergebnisse aus der Evaluierung der Modellregionen zurückgreifen können.

28. In welcher Form soll der angekündigte Wechsel der Projekte aus den Modellregionen in die Regelförderung der beteiligten Bundesministerien erfolgen?

    Welche Projekte sollen welchem Bundesministerium zugeordnet werden?

Wie im Regierungsprogramm Elektromobilität ausgeführt, können in begrenztem Umfang etablierte Modellregionen und -projekte – soweit sie nicht in Schaufenstern aufgehen – nach erfolgter Evaluierung gegebenenfalls modifiziert, weiterentwickelt und fortgeführt werden. Die Fokussierung bestehender Ressourcen auf die Schaufenster bleibt jedoch übergeordnetes Ziel.

Die Zuordnung konkreter Projekte zu einzelnen Ministerien steht gegenwärtig noch nicht fest.

29. Warum geht die Bundesregierung von einem geringen Bedarf für öffentliche Ladesäulen in urbanen Räumen aus, wenn „die übergroße Zahl der Ladevorgänge zuhause oder am Arbeitsplatz erfolgt“?

    Sollen Elektrofahrzeuge vor allem Eigenheimbesitzern sowie Beschäftigten mit eigenem Firmenparkplatz zur Verfügung stehen?

Die Bundesregierung stützt sich bei ihrer Einschätzung auf die Analysen der NPE in ihrem Zweiten Bericht vom Mai 2011. Danach wird in einer ersten Phase des Markthochlaufs der Bedarf für eine öffentliche Ladeinfrastruktur gering sein. Gleichzeitig hat die Bundesregierung betont, dass es Aufgabe von Industrie und Politik bleibt, frühzeitig die Weichen für eine zukunftsfähige öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu stellen.

30. Warum will die Bundesregierung nicht gesetzlich sichern, dass alle öffentlichen Ladestationen allen Kundinnen und Kunden verschiedenster Stromanbieter offenstehen?

    Ist eine zusätzliche Gebühr, wie bei Geldautomaten, für Kunden anderer Banken ausgeschlossen?

Die Energiewirtschaft hat im Zweiten Bericht der NPE signalisiert, im Rahmen einer Selbstverpflichtung zu garantieren, dass an jeder Ladesäule auch vertragsfremde Kunden mithilfe einer direkten Abrechnungsmöglichkeit (Karte, Barzahlung etc.) laden können. Da sich die Entwicklung der Elektromobilität noch in einer ersten Phase befindet, wird die Bundesregierung die Erfahrungen der Betreiber und der Nutzer beim Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur genau beobachten und deren gesetzliche Grundlagen regelmäßig überprüfen. Dies betrifft auch die Gebührenstruktur bei der Abrechnung und den Aspekt der Diskriminierungsfreiheit. Geschäftsmodelle zur Gewährleistung einer diskriminierungsfreien Ladeinfrastruktur werden bereits in den Modellregionen und -projekten erprobt und sollen künftig auch in den Schaufenstern vertieft untersucht werden.

31. Wie will die Bundesregierung über die nicht bindende Ankündigung der Industrie hinaus sichern, dass Batteriefahrzeuge zukünftig mit zusätzlich erzeugtem regenerativen Strom betrieben werden?

Die Bundesregierung hat in ihrem Energiekonzept das Ziel für den Ausbau erneuerbarer Energien bis 2020 von 30 Prozent auf 35 Prozent erhöht und im Entwurf des EEG als Mindestziel verankert. Da die vorgesehenen eine Million Elektroautos bis 2020 aufgrund ihrer hohen Energieeffizienz lediglich einen Mehrbedarf von rund 0,3 Prozent der jetzigen Bruttostromerzeugung verursa-

chen, ist durch die Zielerhöhung sichergestellt, dass deren zusätzlicher Strombedarf bilanziell aus zusätzlichen erneuerbaren Energien gedeckt wird.

Darüber hinaus unterstützt die Bundesregierung die Einführung von lastvariablen Tarifen und von intelligenten Zählern in den Haushalten. Dadurch werden Anreize geschaffen, um das Laden der Elektrofahrzeuge in Zeiten zu verlagern, in denen eine hohe Einspeisung erneuerbarer Energien erfolgt und eine geringe Stromnachfrage besteht.

32. Wie will die Bundesregierung das Ziel eines Betriebs von Elektrofahrzeugen ausschließlich mit erneuerbaren Energien in den angepeilten Exportländern, etwa China und Indien, sichern?

    Sind dazu Vereinbarungen etwa im Rahmen der deutsch-chinesischen Plattform Elektromobilität getroffen worden oder geplant?

Elektrofahrzeuge bieten überall auf der Welt die Chance, Strom aus erneuerbaren Energien im Bereich Mobilität zu nutzen. Die Energiepolitik anderer Staaten wird durch die Bundesregierung jedoch nicht mitbestimmt. Entsprechende Vereinbarungen sind daher nicht getroffen worden.

33. Geht die Bundesregierung davon aus, dass das Öffnen der bisher für Fahrräder, Busse, Taxen sowie Einsatzfahrzeuge reservierten Sonderfahrspuren für private Fahrzeuge eine sinnvolle Maßnahme im Sinne einer sozial- und klimaverträglichen Mobilität darstellt?

Entsprechend dem Regierungsprogramm Elektromobilität könnte die Zulassung von Elektrofahrzeugen auf Bussonderfahrstreifen einen attraktiven zusätzlichen Anreiz für den Erwerb und die Nutzung solcher Fahrzeuge darstellen. Hierzu sollen zunächst Erfahrungen aus den Schaufenstern und Modellregionen gesammelt werden, um Erkenntnisse über sich möglicherweise ergebende Nutzungskonflikte zu erlangen und um die Auswirkungen auf den ÖPNV so gering wie möglich zu halten.

34. Sollen nur rein batteriebetriebene Fahrzeuge eine geplante blaue Plakette laut 40. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bekommen?

    Wie soll deren Betrieb mit erneuerbaren Energien rechtlich einwandfrei nachgewiesen werden?

Der Entwurf für eine 40. BImschV wird derzeit innerhalb der Bundesregierung abgestimmt. Daher können hierzu noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden.

35. Welchen Beitrag zum Klimaschutz sieht die Bundesregierung in der Mehrfachanrechnung von Fahrzeugen mit einem Ausstoß von weniger als 50 g CO_2/km auf den Flottenverbrauch von Automobilherstellern, und aus welchem Grund setzt sie sich für eine Verlängerung dieser Regelung auf EU-Ebene ein?

Die Mehrfachanrechnung von Fahrzeugen mit einem CO_2-Ausstoß von weniger als 50 g/km ist ein Anreiz für Automobilhersteller, derartige Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. In Anbetracht der hohen Kosten, die mit der Entwicklung und Vermarktung dieser Fahrzeuge verbunden sind, ist dies ein sinnvoller Innovationsanreiz, der degressiv gestaffelt ist. Für Pkw läuft die Anrechnung

2015 und bei leichten Nutzfahrzeugen 2017 nach der derzeitigen Rechtslage aus. Die Fortführung dieser Maßnahme wird in den kommenden Jahren auf EU-Ebene überprüft.

36. Ab wann genau will die Bundesregierung 10 Prozent ihrer neugekauften oder angemieteten Fahrzeuge mit einem niedrigen CO_2-Ausstoß von unter 50 g CO_2/km beschaffen, und welcher finanzielle Mehraufwand ist damit für die Bundesregierung pro Jahr verbunden?

Die Bundesregierung wird das Ziel der Beschaffung von zehn Prozent der insgesamt neu angeschafften oder neu angemieteten Fahrzeuge mit einem Emissionswert von weniger als 50 g CO_2/km als Zielwert mit dem Kabinettsbeschluss zum Haushalt 2013 umsetzen. Ausgenommen sind Sonderfahrzeuge. Über den finanziellen Aufwand und die Frage, wie dieser im Bundeshaushalt aufgefangen wird, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage treffen.

37. Auf welche Fahrzeugmodelle mit einem CO_2-Ausstoß von weniger als 50 g CO_2/km kann die Bundesregierung ab 2012 voraussichtlich zugreifen?

Das Angebot von entsprechenden Fahrzeugen am Markt kann für das Jahr 2012 nicht prognostiziert werden.

38. Welche Bundesministerien decken ihren Strom derzeit ausschließlich aus mit erneuerbaren Energien erzeugtem Strom?

Die Bundesregierung verweist hierzu auf die Antwort der Kleinen Anfrage zu den Fragen 6 und 7 der Abgeordneten Bärbel Höhn, Dr. Hermann Ott, Hans-Josef Fell, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/5340.

39. Sollen batteriebetriebene Fahrzeuge im Rahmen der Beschaffung der Bundesregierung ausschließlich mit erneuerbarem Strom betrieben werden (bitte mit Begründung)?

Das Ziel, den zusätzlichen Bedarf an elektrischer Energie für Elektrofahrzeuge durch Strom aus erneuerbaren Energien zu decken, ist im Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung vom August 2009 festgelegt und durch das Regierungsprogramm vom Mai 2011 bestätigt worden. Dementsprechend strebt die Bundesregierung an, auch ihre eigenen Elektrofahrzeuge vollständig mit Strom aus erneuerbaren Energien zu betreiben.

40. Auf welche Weise sollen Flottenbetreiber bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen durch den Bund unterstützt werden?

Wie im Regierungsprogramm niedergelegt, soll der Schwerpunkt der Unterstützung in den „Schaufenstern Elektromobilität“ liegen. Daneben stehen privaten Flottenbetreibern beispielsweise die allgemeinen Anreizmechanismen zur Verfügung, die die Bundesregierung entsprechend den Festlegungen im Regierungsprogramm schaffen wird.

41. Wann und wo soll die angekündigte internationale Konferenz der Bundesregierung zur Elektromobilität stattfinden?

Die internationale Konferenz Elektromobilität ist im Jahr 2012 in Berlin geplant.

42. Ist der Bundesregierung bekannt, dass anders als im Regierungsprogramm angegeben, das Automobil nicht vor 125 Jahren in Deutschland, sondern bereits deutlich früher und im europäischen Ausland erfunden wurde?

Ein wichtiger Schritt zur Entwicklung heutiger Autos war die Erfindung eines Fahrzeugs mit Gasmotorenantrieb, das auch patentiert wurde. Dieses erste Patent (Patentnummer 37435) wurde 1886 vom damaligen Berliner Patentamt erteilt. Diese Patentanmeldung, die vor 125 Jahren erfolgte, ist deshalb von besonderer historischer Bedeutung.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333